Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 97

НОВОЕ СЕМЕЙСТВО: «ЛАДА КАЛИНА»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

9 772618 724302 00097

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 97, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 200 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 16.04.2020
Дата выхода в свет: 22.10.2020

Фотографии и иллюстрации:
6 © Wikimedia Commons; 7 (вверху) © Losevsky Pavel/Фотобанк Лори, (в середине) © Art Konovalov/Фотобанк Лори, (внизу) © M 93/Wikimedia Commons; 8 (вверху слева) © M 93/Wikimedia Commons, (вверху справа) © Dennis Elzinga/Wikimedia Commons, (внизу) © Голованов Сергей/Фотобанк Лори; 9 © частная коллекция; 10 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Mahesh Gudladona/Wikimedia Commons; 11 (вверху слева) © Wikimedia Commons, (вверху справа) © РИА Новости, (в середине) © AP Photo/Charlie Bennett; (внизу) © Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка накладки правой центральной стойки

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Новое семейство: «Лада Калина»

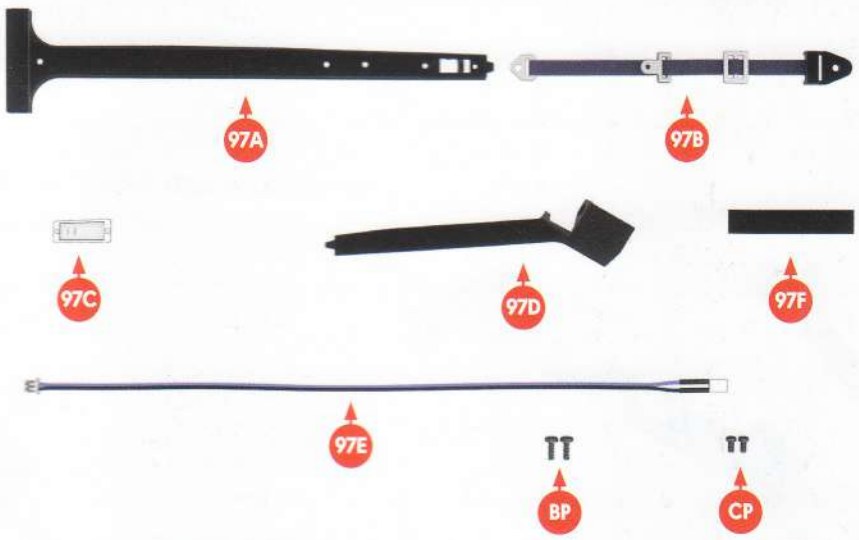
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Уолтер Перси Крайслер: хозяин своей судьбы

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Сборка накладки правой центральной стойки

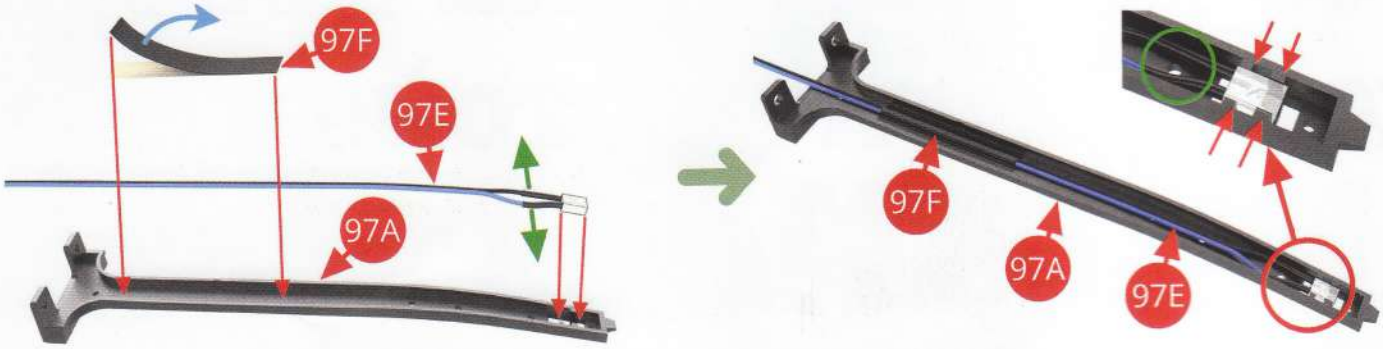
Используя полученные с этим номером детали, соберите накладку правой центральной стойки салона вашей модели ВАЗ-2101.



- 97A Накладка правой центральной стойки
- 97B Ремень безопасности
- 97C Плафон правой лампы салона
- 97D Накладка передней правой боковины
- 97E Кабель правой лампы салона
- 97F Изолента
- CP Винт М1,7 × 3,0 мм (2 шт.)
- BP Винт М1,7 × 5,0 мм (2 шт.)

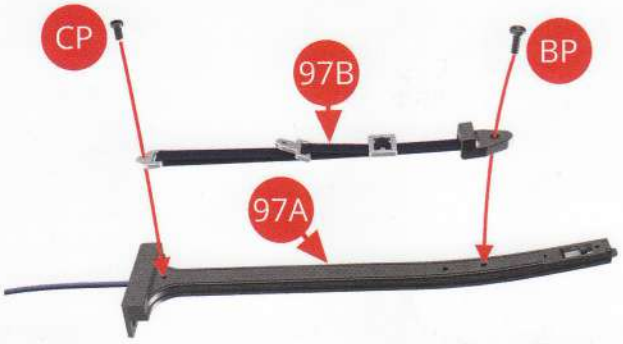
Схема сборки

1



Раздвиньте два черных провода (зеленые стрелки) и установите прямоугольный светодиод кабеля правой лампы салона 97E между выступами верхней части накладки правой центральной стойки 97A (на втором рисунке четыре красные стрелки справа). Зафиксируйте кабель правой лампы салона 97E на накладке правой центральной стойки 97A изолентой 97F, отделив ее от подложки, (голубая стрелка).

2



Закрепите ремень безопасности 97B на накладке правой центральной стойки 97A винтом BP и винтом CP.

3

Установите плафон правой лампы салона 97C на накладку правой центральной стойки 97A.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Новое семейство: «Лада Калина»

В 1998 году руководство Волжского автозавода сообщило российской общественности о готовившемся серьезном обновлении модельного ряда – появлении нового семейства легковых автомобилей ВАЗ.

Практически все 1990-е годы основные усилия ВАЗа были сосредоточены на модернизации уже выпускавшихся моделей. Спрос на эти, в основном устаревшие, конструкции обеспечивался за счет лоббирования постоянного повышения ввозных пошлин на подержанные иномарки. Естественно, что возникла идея выпустить более современный автомобиль.

Новинка со стажем

Начало работ над автомобилем, получившим впоследствии название «Калина», восходит к первой половине 1990-х годов и связано с деятельностью недоброй памяти господина Березовского. Нажив приличный капитал на банальной перепродаже автомобилей ВАЗа с помощью созданной им фирмы «ЛогоВАЗ», Березовский замахнулся на более масштабный проект - строительство в Тольятти нового автозавода производственной мощностью до 300 000 автомобилей в год.

Для реализации этой идеи Березовский решил задействовать сам АвтоВАЗ, причем в духе времени предполагалось создать для этого акционерное общество - Автомобильный всероссийский альянс (AVVA). Главной задачей существования этой компании был сбор средств на строительство завода, на котором планировалось выпускать народный автомобиль. Акции альянса приобретали все желающие, не только за наличные, но и за

Легковой автомобиль «Лада Калина». Современная фотография.

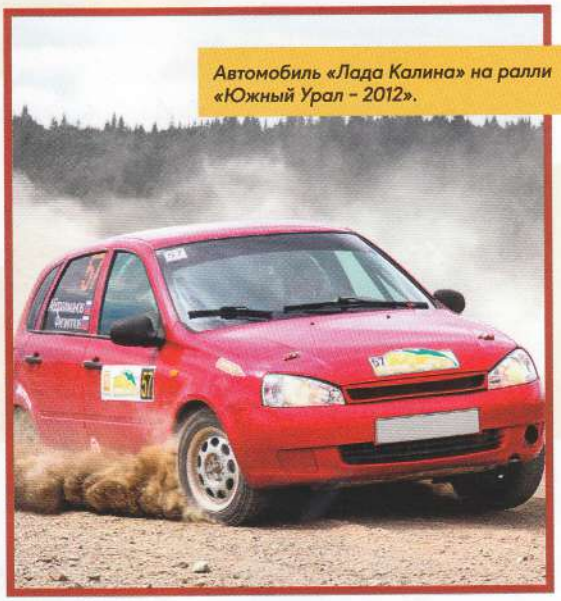
так называемые ваучеры. Правда, на момент «старта» предприятие существовало только на бумаге. Да и на проектную мощность планировалось выйти только к 2000 году, а первый «народный автомобиль» под индексом ВАЗ-1116 должен был сойти с заводского конвейера в 1998-м.

За первые годы существования Альянса предстояло решить несколько непростых задач: найти партнеров, аккумулировать необходимые для создания нового завода средства, построить его и создать ту самую машину, которую это предприятие будет выпускать.

Концептуально ВАЗ-1116 представлял собой что-то среднее между «Окой», «Таврией» и «восьмеркой». По замыслу машина должна была получиться достаточно компактной, простой и дешевой, но при этом более современной, чем перечисленные авто. Экстерьер и интерьер в Тольятти «нарисовали» всего за несколько месяцев. Эскизы были опубликованы в журнале «За рулем», а в Москве даже продемонстрировали полноразмерный макет. Конструктивно же ВАЗ-1116 должен был практически полностью повторить конкурентов-современников вроде «Опель Корса» (Opel Corsa) и «Фиат Пунто» (Fiat Punto).

Увы, уже к середине девяностых не только организаторам стало очевидно, что в 1998-м перспективная машина вряд ли станет серийной. Строительство нового завода так и не началось, а разработка автомобиля, по официальному заявлению представителей Альянса, находилась «в стадии глубокого рестайлинга», то есть проект просто заморозили на неопределенное время. Простые россияне, поверившие мошеннику и вложившие в проект свои кровные средства, в итоге не получили ничего. В 2008 году AVVA прекратил свое существование; бежавший от российского правосудия Березовский пережил свое детище на пять лет.

Кузова автомобилей «Лада Калина» в сборочном цеху АвтоВАЗа. 2011 год.



Автомобиль «Лада Калина» на ралли «Южный Урал – 2012».

Вторая попытка

Как планировали назвать изначально новый автомобиль, история умалчивает, но название «Калина» всплыло только в 1998 году, когда руководство ВАЗа заявило, чтобы люди

Автомобиль «Лада Калина». Современная фотография.

Жертва биодизайна

Прототип «Калины» отличался «улыбающимся» передком, выполненным в стиле биодизайн и получившим прозвище «смеющийся дельфин». Но к 2001 году «Калина» обрела свой окончательный облик, уйдя при этом от образа «смеющегося дельфина», то есть начала выглядеть вполне серьезно и современно.

Автомобиль универсал «Лада Калина 1117». 2011 год.

Автомобиль «Лада Калина». Современная фотография.

готовились к величайшему событию – появлению нового семейства российских автомобилей.

За основу взяли ВАЗ-1116 и разработанный для Елабуги А-93. Со стороны тольяттинцев было бы глупо не воспользоваться проделанной ими же работой. В 1999 году широкой общественности был продемонстрирован хэтчбек «Лада Калина», в 2000 году появился прототип седана «Лада Калина», а универсал продемонстрировали только в 2001 году. Параллельно с широко рекламировавшимися демонстрациями прототипов продолжалась работа над моделью.

7 августа 2000 года был подписан приказ «О техническом перевооружении завода в связи с подготовкой производства нового семейства автомобилей ВАЗ-1118». К приказу прикладывался комплексный график подготовки производства. Только в 2001 году окончательно согласовали дизайн-проект. Ну а название новой модели было окончательно утверждено и зарегистрировано в 2002 году.

Любопытно отметить, что в серийное производство, начавшееся в 2004 году, первыми пошли автомобили с кузовом седан, получившие индекс ВАЗ-1118. Серийные хэтчбеки ВАЗ-1119 появились только в 2006 году, а универсалы ВАЗ-1117 – в 2007-м. Планировалась и «Калина» с кузовом минивэн, как альтернатива неудачной «Надежде», но что-то пошло не так, и от данного проекта отказались.

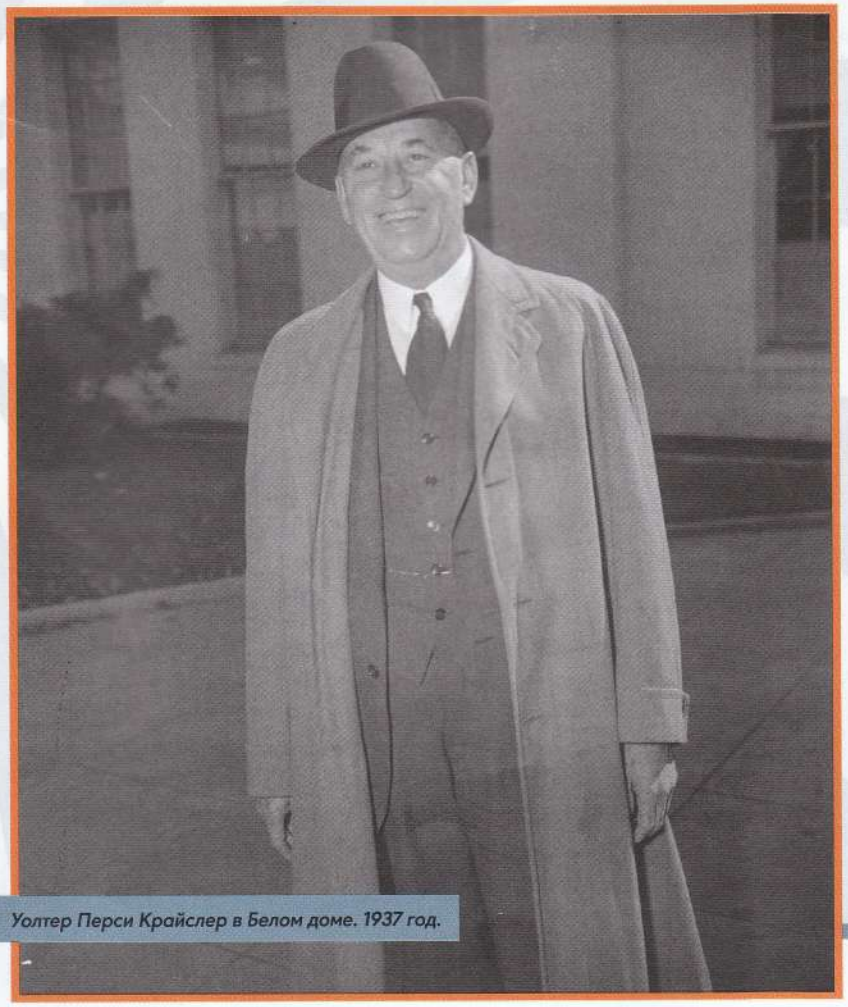
На создание «Калины» ушли стандартные для отечественного автопрома 10 лет. Но винить в данном случае вазовцев трудно – во всяком случае, рядовых исполнителей. Подготовка же автомобиля к производству заняла рекордные для страны четыре года.

Время разработки автомобиля позволили сократить современные технологии: математическое моделирование; детально-узловой состав автомобиля; электронная система конструкторской спецификации. Использованные в проекте «Лада Калина» технологии математического моделирования позволили сократить время и объемы испытаний.

Автомобиль «Лада Калина». Современная фотография.

Уолтер Перси Крайслер: хозяин своей судьбы

Уолтер Перси Крайслер известен всему миру как выдающийся американский автомобилестроитель, промышленник и основатель корпорации «Крайслер» (Chrysler). А для американцев Крайслер – это нечто большее: это живое воплощение «американской мечты».



Уолтер Перси Крайслер в Белом доме. 1937 год.

Простой американский рабочий, ставший миллиардером, человек, начавший свой путь с уборщика в локомотивном депо, – Уолтер Перси Крайслер в полном смысле слова сделал себя сам. А вот автомобилестроителем он стал случайно.

От уборщика до кризисного менеджера

Уолтер Перси Крайслер родился в 1875 году в Канзасе, в семье потомков немецких переселенцев. Отец Уолтера был железнодорожным инженером. С детства мальчика увлекала техника, и он был буквально влюблен в паровозы. Юношей он создал действующую модель парового локомотива, который передвигался по самодельной 200-метровой железной дороге. Уолтер мечтал по окончании школы работать на железной дороге и, вопреки воле отца, который хотел, чтобы сын получил высшее образование, поступил уборщиком в локомотивное депо. Усердие и трудолюбие молодого человека были замечены, и вскоре он уже был подмастерьем у главного инженера депо. Через пять лет Уолтер

Человеческие качества

Уолтер Крайслер был жестким и прямолинейным, порой даже грубоватым, в общении с подчиненными. Но, несмотря на это, оставался человеком душевным и внимательным к своим сотрудникам. Для него не являлось чем-то унизительным прийти в цех, подойти к какому-нибудь рабочему и поинтересоваться его делами.

получил сертификат квалифицированного механика. Пройдя карьерный путь от машиниста до главного инженера, он стал в возрасте 33-х лет самым молодым в истории руководителем на Чикагской железной дороге. А кульминацией его железнодорожной карьеры стала должность управляющего одним из подразделений локомотивной компании ALCO. Всего за несколько лет Уолтер сумел превратить убыточное предприятие в одно из самых процветающих подразделений компании.

Встреча с автомобилем

Согласно легенде, переломным моментом в жизни Уолтера Крайслера стало случайное посещение одного из автосалонов в 1908 году. Зайдя в выставочный зал, он увидел роскошный белый «локомобиль» с красной обивкой салона. Автомобиль настолько заворожил Крайслера, что он был готов его купить, а оттолкнула только цена машины, составлявшая его годовой заработок. Но, заняв пост управляющего железнодорожной компанией, он получил возможность осуществить свое желание. Так родился Крайслер-автолюбитель. Об автомобилестроении он и не помышлял, но тут вмешался случай.

В 1910 году новым управляющим находившейся на грани банкротства компанией «Дженерал Моторс» был назначен Джеймс Сторроу, бывший директор компании ALCO и успешный банкир. Он знал, что У. Крайслер способен вывести предприятие из убыточного состояния, а поэтому предложил Уолтеру поработать в новой компании, и тот принял приглашение.

Успехи кризисного менеджера

Из автомобильных компаний, входивших в корпорацию «Дженерал Моторс», Сторроу выбрал для Крайслера фирму «Бьюик» (Buick). Так в 1912 году Крайслер-железнодорожник стал Крайслером-автомобилестроителем. С головой погрузившись в работу, он быстро нашел варианты выхода из кризиса.

Автомобиль «Крайслер» 1927 года выпуска (на переднем плане) на старте ралли ретроавтомобилей в Риге. 1976 год.

Объемы производства автомобилей выросли в разы. Теперь ежедневно с конвейера в день сходило не 45 автомобилей, а 200! За три года доходы «Дженерал Моторс» увеличились в 4 раза – и это исключительно благодаря работе Крайслера в подразделении «Бьюик». Крайслер только собрался пойти к начальству за увеличением зарплаты и повышением в должности, как в компании случился переворот.

Впрочем, Крайслер от него только выиграл: вернувшийся в 1916 году к руководству в «Дженерал моторс» Уильям Дюрант сделал ему предложение, от которого он не смог отказаться и еще на три года задержался у руля компании «Бьюик».

Создание собственной империи

К 1920 году Крайслер имел не только 10 млн долларов на банковском счету, но и солидный опыт управленческой работы в автопроме. Однако начались разногласия с Дюрантом, который разглядел в Крайслере конкурента. Уйдя из «Дженерал Моторс», Крайслер реанимировал несколько убыточных автомобильных фирм и на их основе создал

Небоскреб корпорации «Крайслер», построенный в 1930 году. Современная фотография.

Автомобиль «Плимут» 1930 года выпуска. Современная фотография.

Отреставрированный автомобиль «Крайслер» на выставке машин в Москве. 1980 год.

свою, где собрал сильнейшую в 1920-е годы команду автоконструкторов: Фреда Зедера, Оуэна Скелтона и Карла Брира. Именно эта знаменитая тройка под непосредственным руководством Крайслера создала его первую машину – модель «Крайслер Сикс» (Chrysler Six). За первый год после создания «Крайслер Сикс» дилерская сеть компании уже имела в своем штате четыре тысячи представителей, а общая сумма доходов достигла почти 20 млн долларов.

Империя Крайслера стремительно росла. Кроме марки «Крайслер» начался выпуск автомобилей под названиями «Плимут» (Plymouth) и «Десото» (DeSoto), а несколькими годами позже была приобретена и компания «Додж» (Dodge). Вскоре капитализация «Крайслер корпорейшн» (Chrysler Corporation) достигла 430 млн долларов, и компания стала одним из крупнейших автопроизводителей в стране. За подобные успехи в ведении бизнеса авторитетный американский журнал «Тайм» (Time) в 1928 году присудил Крайслеру титул «Человек года», после чего растроганный Уолтер отдал указание начать финансирование строительства знаменитого нью-йоркского 77-этажного небоскреба Крайслер-билдинг – на тот момент самого высокого (230 м) здания в мире.

У. Мондейл (справа) и директор завода С. Бронанно (слева) отгоняют с конвейера миллионную машину, произведенную на сборочном заводе «Крайслер». 1984 год.

Осень патриарха

В 1935 году Уолтер Перси Крайслер ушел с поста президента своей корпорации и сосредоточился на работе над биографической книгой «Жизнь американского рабочего» (Life of an American Workman). Он поселился на ранчо около городка Слипи-Холоу в штате Вирджиния, где занялся лошадьми и небольшим ресторанным бизнесом для души.

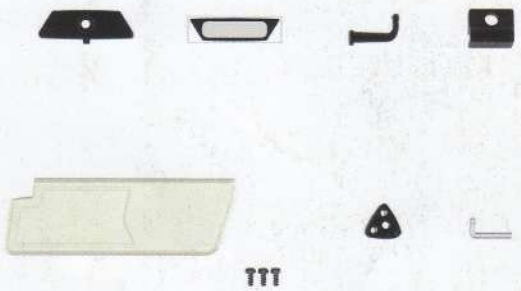
В возрасте 65 лет Уолтер Перси Крайслер умер в спокойной обстановке у себя дома. Его похоронили на кладбище недалеко от ранчо, где он провел последние годы своей жизни.

Автомобиль «Десото». Современная фотография.

В НОМЕРЕ 98

- УСТАНОВКА ЛЕВОГО КОЗЫРЬКА И СБОРКА ВНУТРЕННЕГО ЗЕРКАЛА ЗАДНЕГО ВИДА
- ВОСЬМИЦИЛИНДРОВЫЙ «ФОРД V8»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- КОРПУС ЗЕРКАЛА
- СТЕКЛО ЗЕРКАЛА
- КРОНШТЕЙН
- ОСНОВАНИЕ КРОНШТЕЙНА
- ЛЕВЫЙ СОЛНЦЕЗАЩИТНЫЙ КОЗЫРЕК
- ОСНОВАНИЕ ПОВОРОТНОГО КРОНШТЕЙНА
- ПОВОРОТНЫЙ КРОНШТЕЙН
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!